

GABRIELE SILINGARDI
(Ordinario di Diritto dei Trasporti nell'Università di Modena)

PROFILI GIURIDICI DEL CONTRATTO DI SERVIZI DI LOGISTICA

SOMMARIO: 1. Il fenomeno della logistica e le connesse attività di trasporto. - 2. I contratti di servizi di logistica nella casistica commerciale. - 3. La individuazione delle fondamentali prestazioni oggetto del contratto di servizi di logistica. - 4. Contratto atipico, innominato o misto. - 5. La preferenza per il criterio dell'integrazione e la conseguente esigenza di applicazione della normativa speciale dei contratti cui corrispondono le singole prestazioni. - 6. Considerazioni conclusive.

1. Il fenomeno della logistica e le connesse attività di trasporto.

Se la funzione della logistica è quella di “seguire il flusso di tutti i materiali che attraversano l'azienda con il compito di effettuarne una gestione completamente integrata e lo scopo è quello di ottenere che il servizio al cliente finale sia fornito in termini di rapidità, precisione e regolarità delle consegne, in modo affidabile per quanto riguarda le risorse impiegate, riducendo al minimo il costo totale delle operazioni logistiche relative al flusso di materiale considerato”¹ appare evidente l'importanza del ruolo strategico assunto dalle tecniche di “just in time” ai fini dell'ottimizzazione dei cicli produttivi aziendali. Si tratta infatti, attraverso il processo logistico, “di gestire con visione strategica l'acquisizione, il movimento e lo stoccaggio di materiali, parti e prodotti finiti, partendo dai fornitori e attraversando l'azienda ed i suoi canali commerciali, in modo che

¹ BIANCO, *La logistica integrata verso il 2000: necessità e tendenze*, Relazione introduttiva al Convegno di Frosinone del 24/5/1996, 6.

i profitti attuali e futuri siano massimizzati attraverso una evasione tempestiva degli ordini dei clienti”².

Ora non v'è dubbio che una tecnica, di provenienza dai sistemi più industrializzati quali quello statunitense o giapponese, tesa a razionalizzare il ciclo aziendale in due momenti fondamentali, quali l'acquisizione delle materie prime e la distribuzione dei prodotti finiti alla clientela ed a conseguire, al contempo, significativi livelli di incremento dell'efficienza e produttività, non possa non suscitare gli interessi della letteratura economico-aziendalistica e più in generale industrialistica.

Si segnala così, in questi specifici settori d'indagine, un grande fervore di iniziative convegnistiche e seminariali, di formazione ed anche di originali contributi di studi³. Molto meno vivace, per non dire ancora ai primordi, è invece l'interesse della letteratura giuridica per la relativa tematica, cui finora sono stati dedicati, con rarissime eccezioni, poco più che fugaci cenni nell'ambito di più generici studi. Al di là di uno specifico contributo sull'istituto⁴ non si possono infatti segnalare, al momento in cui viene redatto il presente studio (novembre 1996) altro che sommarie citazioni sul punto⁵. Non a caso l'editoriale di un *hebdomadaire* francese espressamente intitolato *Bulletin des transports et de la logistique* riportava questa significativa frase “En droit la logistique n'existe pas”⁶.

² MARTIN CHRISTOPHER, *Cranfield School of Management*, in LEONIDA, *Relazione al Corso di Formazione professionale nel settore del trasporto merci e logistica*, 3.

³ Oltre agli A.A. già in precedenza citati v. per tutti CONFETRA, *Il libro bianco dei servizi logistici e di trasporto merci*, Roma, 1996; CAVANI, *L'evoluzione della logistica industriale vista dal lato della domanda*, Relazione all'incontro di studio organizzato dal CUST su “Logistica, Informatica e trasporti” a Marispica dal 31 agosto al 7 settembre 1996; v. anche la monografia di CONSIGLIO, *Il trasporto nel sistema logistico d'impresa, Aspetti organizzativi e gestionali*, Torino, 1993; GIACOMA, *Trasporto e logistica*, Intervento al Convegno di Frosinone del 12/5/1995.

⁴ MASUTTI, *Il contratto di logistica*, in Atti del Convegno “Dai tipi legali ai modelli sociali nella contrattualistica della navigazione, dei trasporti e del turismo”, Milano, 1996, 299 ss.

⁵ ZUNARELLI, *Contratti atipici, impresa di navigazione e impresa di trasporto*, in Atti cit., 353; PESCE, *Il trasferimento materiale di cose e la centralità del contratto di trasporto*, in *Contratti*, 1996, n. 3, 294; VERMIGLIO, *L'appalto di servizi di trasporto*, in Atti cit., 401.

⁶ *Dix questions sur la logistique*, in *Bull. Transp.*, 1995, n. 2631, 697.

E non meno significativa è la circostanza che in un ordinamento che ha sentito l'esigenza di pubblicare una rivista giuridica sui problemi della logistica, non si conoscano che episodiche sentenze⁷ oltretutto concernenti aspetti non peculiari del fenomeno della logistica. Ma forse lo scarso interesse del mondo giuridico per la problematica del *just in time* rappresenta qualche cosa di fisiologico per un fenomeno non ancora sviluppatosi, soprattutto nel nostro ordinamento, in tutte le sue potenzialità. Nella stessa realtà statunitense, ove la logistica rappresenta già una realtà di larga diffusione nell'organizzazione dei cicli produttivi aziendali, i principali contributi scientifici, provengono non già da giuristi "puri", ma nell'ambito di un più lato approccio economico-giuridico⁸.

Ora un dato di fatto emerge, con rilievo, anche ai fini di una corretta impostazione giuridica del problema: la terziarizzazione della logistica, nella cui direzione spingono la crescita economica del mondo industrializzato ed i cambiamenti strutturali degli apparati produttivi, sono inevitabilmente destinati ad agevolare le naturali potenzialità del trasporto merci su strada, che a meno di politiche normative restrittive e dirigistiche, continuerà a crescere in misura maggiore rispetto alle altre modalità di trasporto⁹.

L'autotrasporto, nell'ambito di uno sviluppo delle tecniche di trasporto multimodale, costituisce così la struttura portante di un sistema logistico che, anche grazie al suo elevato livello di elasticità, è in grado di dimensionare i tempi di consegna delle materie prime ovvero dei prodotti finiti alle esigenze produttive. Per quanto fenomeno dell'industria e non del trasporto, la logistica vede nel trasporto, ed in specie in quello su gomma, un fattore determinante per lo stesso suo sviluppo, tanto che si è parlato di "alleanza logistica/trasportistica" come strumento essenziale di sviluppo di livelli di elevata produttività, raggiungibile attraverso più incisive strategie

⁷ V. App. Paris 10/11/1995, *ivi*, 1996, 134, che peraltro ha ad oggetto una banale questione di accertamento delle rispettive poste creditorie e debitorie.

⁸ Così i contributi scientifici provengono, in materia, il più delle volte da *Professors of law and management*, quale l'autorevole DEMPSEY dell'Università di Denver e pubblicati sul *Transp. Law Journ.*

⁹ BIANCO, *op. cit.*, 24.

logistiche¹⁰. Ora, se il trasporto assume un ruolo determinante nel processo di logistica ed ancor più incisivo esso diventerà in relazione all'evoluzione della legislazione di *deregulation* nel settore trasportistico¹¹, non par dubbio che un settore della dottrina sia particolarmente deputato allo studio dei profili giuridici del contratto o dell'attività di logistica: quella appunto trasportistica.

2. I contratti di servizi di logistica nella casistica commerciale.

In un approccio al problema che non può non essere caratterizzato dal collegamento funzionale del diritto della navigazione con la prospettiva del "diritto vivente" nella quale esso è nato, ancor prima che essersi sviluppato, occorre prendere le mosse dalle concrete modalità di esercizio dell'attività di logistica: o, più precisamente, dall'individuazione delle prestazioni cui l'impresa di logistica si obbliga contrattualmente. La casistica negoziale è quanto mai articolata e, tutto sommato, anche eterogenea. Ne possiamo assumere alcuni esempi paradigmatici, senza certo pretese esaustive su di una tipologia contrattuale quanto mai multiforme e tutto sommato priva di una rigorosa definizione.

Prendiamo in esame il caso di un'impresa di trasporti che tradizionalmente riceva dal mittente (maglificio) l'incarico di trasportare le materie prime allo stabilimento di produzione ed i capi finiti ai clienti finali. Una primordiale forma di contratti di servizi di logistica porta ad una sensibile dilatazione delle obbligazioni del vettore al di là di quelle che sono le classiche prestazioni del trasporto e dei suoi diretti accessori: oltre al deposito dei capi fino alla ricezione dell'ordinativo di inoltro alla clientela, l'esecuzione del mandato connesso alla riscossione dei crediti o degli assegni di cui erano gravati i capi di abbigliamento, nonché all'esecuzione di operazioni do-

¹⁰ CONSIGLIO, *op. cit.*, 174. Nello stesso senso sulla determinante importanza del trasporto ai fini dello sviluppo delle strategie di logistica v. per tutti CONFETRA, *op. cit.*, 45; GIACOMA, *op. cit.*, 1 ss.

¹¹ CONSIGLIO, *op. cit.*, 175.

ganali; ma soprattutto - come elemento qualificato della diversa fattispecie contrattuale - un insieme di prestazioni demandate al vettore, anche se del tutto estranee all'obbligazione di trasporto, perché relative a vere e proprie fasi del ciclo produttivo di capi di abbigliamento: tinteggiatura, stiratura, imbustamento, ripasso, lavaggio, applicazione barre, etichettatura, celophanatura etc... Praticamente, quindi, nell'arco temporale che va dalla presa in consegna dei capi all'inoltro ai clienti finali, il vettore assume l'obbligo di eseguire un'attività direttamente concernente la produzione dei capi di abbigliamento nell'ambito di un processo di terziarizzazione di rilevanti fasi del circuito produttivo aziendale. Del tutto incidentalmente va ricordato che, a seguito del mancato pagamento dei compensi dovuti all'impresa di trasporto prima, e del fallimento poi del maglificio, sono sorti delicati problemi giuridici in ordine alla legittimità dell'esercizio del diritto di ritenzione per crediti diversi da quelli del trasporto e del deposito previsti dagli artt. 2756-2761 c.c., al riconoscimento del relativo privilegio etc...

Altra, più perfezionata e completa ipotesi di vero e proprio contratto di servizio di logistica, è quello stipulato da impresa di primaria importanza nel mondo industriale (Benetton S.p.A.) con società specializzata nella logistica (Benlog S.p.A.) la quale offre una serie articolata di servizi così sintetizzabili: ritiro e/o accettazione di merci in provenienza dalle unità produttive del committente, di terzi, fornitori o clienti, nonché controllo fisico e documentale delle relative consistenze e del loro stato apparente; impostazione, esecuzione e gestione delle registrazioni di magazzino e conto deposito in ordine a merci e materiali presi in carico, stoccaggio fisico e deposito di merci e materiali presso determinati stabilimenti industriali, nonché loro movimentazione fisica; confezionamento e/o riconfezionamento di merci in colli; apposizione e/o sostituzione di etichette su colli contenenti merci; gestione documentale delle spedizioni e dei trasporti di merci in colli presi in carico; predisposizione, gestione ed emissione della documentazione di spedizione e trasporto di merci e materiali (bolle di accompagnamento, fatture, *packing lists*, bolle doganali, certificati e documentazione di origine, ed ogni altro documento ne-

cessario e/o opportuno, documentazione CEE, consolare, valutaria, di trasporto); predisposizione e/o attivazione delle coperture assicurative delle merci e dei materiali, sia allo stato di deposito, sia allo stato viaggiante; gestione dei rapporti con spedizionieri, vettori, assicuratori, periti, commissari d'avaria e terzi in genere: consulenza in ordine ad attività e servizi logistici attinenti la gestione ottimale dello stoccaggio, della movimentazione e della spedizione di merci e materiali; esecuzione analisi, studi di fattibilità e progetti specifici, definizione delle incidenze dei costi ed ottimizzazione delle risorse.

Ora, nell'ambito di cui un'attività che sembra riconducibile più a quella dello spedizioniere-commissionario ex art. 1737 c.c. che a quella dello spedizioniere-vettore ex art. 1741 c.c. (la Benlog infatti non risponde della consegna al destinatario, ma solo della custodia e della conservazione materiale e quindi della restituzione al committente delle merci e dei materiali presi in carico) sul debitore gravano prestazioni direttamente attinenti il circuito produttivo dei capi di abbigliamento, che, al di fuori dell'operatività di strategie logistiche, verrebbero tradizionalmente espletate dal produttore stesso.

In contratti di questo tipo, oramai diffusi nell'organizzazione delle attività dei grandi gruppi industriali e che hanno ad oggetto un complesso di attività connesse con quella che è stata definita la vera e propria "gestione delle merci"¹², si esprime tutta la potenzialità dei servizi di logistica: dalla presa in consegna delle merci; alla loro collocazione a magazzino, al controllo qualitativo e quantitativo, all'imballaggio, alla raccolta degli ordinativi, sino alla riconsegna finale ai destinatari. Dettagliata poi è la regolamentazione contrattuale delle modalità di esecuzione dell'attività, sino a prevedere il numero degli addetti da impiegare, le mansioni da affidare agli stessi, le tempistiche da seguire. Siamo quindi, evidentemente, in presenza di un contratto in cui le imprese di trasporto o di spedizione offrono ai loro clienti servizi (di logistica) ben più numerosi e differenziati rispetto a quelli caratterizzanti le tradizionali prestazioni del trasporto o quelle accessorie del vettore, quali il deposito¹³: tali sono appunto le presta-

¹² MASUTTI, *op. cit.*, 300.

¹³ LAMY TRANSPORT, n. 10, p. 7, 1996.

zioni genericamente sintetizzabili nel concetto di “servizi logistici quali appunto stoccaggio, formazione ordini, distribuzione, personalizzazione prodotti, completamento produzione, imballaggio etc...”¹⁴.

Potremmo così individuare l'oggetto del contratto di servizi di logistica nella prestazione di una serie coordinata e continuativa di servizi complessivamente e non più singolarmente considerati, finalizzati ad offrire un *opus* caratterizzato dall'attuazione del “processo di pianificazione, implementazione e controllo di tutte le operazioni di movimentazione ed immagazzinamento e dei relativi flussi informativi, connesse con il flusso totale dei materiali, dall'acquisto delle materie prime fino alla consegna dei prodotti al consumatore, al fine di garantire un adeguato livello di servizio a costi ragionevoli”¹⁵. Se questo può essere considerato l'oggetto del contratto¹⁶, è evidente come il trasporto non costituisca affatto l'unica prestazione assunta dal vettore. Può essere l'attività prevalente, così come può essere di rilevanza economica ed organizzativa più limitata. Può costituire l'oggetto di un *opus* di *facere* assunto dal vettore, così come può caratterizzare semplicemente l'obbligazione dello spedizioniere-commissionario a concludere un contratto di trasporto. Certamente però non sarà l'unica prestazione oggetto del contratto di servizi di logistica, che anzi si caratterizza, non già per il mero trasferimento delle merci, bensì per la sua combinazione con altre prestazioni, la cui complessiva fruizione ne caratterizza l'apprezzabilità del risultato conseguito.

3. La individuazione delle fondamentali prestazioni oggetto del contratto di servizi di logistica.

L'indagine del trasportista sulla fattispecie contrattuale in esa-

¹⁴ CONFETRA, *op. loc. ult. cit.*

¹⁵ CONSIGLIO, *op. cit.*, 19.

¹⁶ Da sottolineare che definiamo il contratto “*di servizi di logistica*” e non già “*di logistica*” in quanto la logistica è una fase propria dell'attività di produzione industriale; noi invece ci occupiamo dell'offerta di servizi logistici e non già della logistica industriale nel suo complesso.

me, non potrà certo limitarsi all'analisi della disciplina normativa dettata dagli artt. 1678-1702 ss. c. civ. perché gli istituti propri del trasporto vengono ad essere affiancati a prestazioni che, come si è visto nella casistica dianzi riportata, possono talora assumere contenuto sensibilmente diverso. Occorre quindi che, nell'ottica del diritto vivente che gli è propria, il trasportista si avvicini al fenomeno del contratto di servizi di logistica nell'ambito di un'ampia ed articolata prospettiva speculativa e non già con una ristretta disponibilità critica limitata alla verifica dell'istituto sulla base della disciplina speciale del trasporto; si dovrà cioè guardare al di là della circoscritta esperienza trasportistica di fronte ad un fenomeno oltretutto in continua espansione per gli effetti deregolamentari sull'accesso al mercato del trasporto, che, eliminando i vincoli tradizionalmente limitativi del campo d'azione decisionale dei *traffic manager*, produrranno "grandi cambiamenti nei metodi e nelle procedure tradizionali della distribuzione fisica, del supporto alla produzione e dell'approvvigionamento, proprio per aumentare la produttività dei trasporti"¹⁷.

"Zero Stock - Zero Delai - Zero Defaut"¹⁸: è questa la formula quasi miracolosa con cui si identifica il contratto di servizio di logistica che la dottrina trasportistica ha il compito di ricostruire sotto il profilo sistematico e contenutistico, attraverso un'indagine ermeneutica naturalmente estesa al di là degli stretti confini della disciplina sul contratto di trasporto. D'altra parte non è certo una novità per i cultori della materia speciale dover constatare concreti esempi di quel processo di scomposizione delle classiche tipologie contrattuali di utilizzazione del veicolo già lucidamente individuato in dottrina: "Sempre più spesso porzioni dell'attività imprenditoriale che tradizionalmente erano ritenute tipiche (ed idonee a costituire elementi caratterizzanti) dell'impresa di navigazione (o di quella di trasporto) sono affidate a soggetti che operano all'esterno di tale impresa"¹⁹. Gli esempi sono numerosi e tutti significativi: dall'*handling* aeronautico nel quale le attività di imbarco e sbarco fuoriescono dagli

¹⁷ BOWERSOX-CLOSS-HELPERICH, in CONSIGLIO, *op. cit.*, 17.

¹⁸ *Partenaires de la chaîne logistique*, in *Bull. transp.*, 1994, n. 2588, 811.

¹⁹ ZUNARELLI, *op. cit.*, 353-354.

schemi tipici adottati dal legislatore; allo *ship management* con cui le funzioni tradizionalmente tipiche dell'impresa di navigazione sono affidate a soggetto estraneo all'organizzazione armatoriale²⁰; al contratto di pacchetto turistico o viaggio organizzato, che offre al creditore non più il solo servizio di trasporto (aereo, ferroviario, marittimo) ma lo stesso, combinato con più prestazioni da fruire previo pagamento di un prezzo forfettario²¹. Nell'ambito di questa tendenza alla diversificazione dei moduli contrattuali di utilizzazione del veicolo rispetto a quelli tipici previsti dal legislatore, si colloca indubbiamente anche un contratto quale quello di logistica, in cui l'impresa di trasporto offre una gamma di servizi del tutto distinti e separati dalla tradizionale prestazione di trasporto. In altre parole, anche la diffusione del contratto di servizi di logistica conferma la progressiva perdita della centralità del ruolo dell'impresa di navigazione o di trasporto, in stretta correlazione con le sensibili modifiche apportate dalla prassi commerciale alla disciplina dei contratti di utilizzazione dei veicoli, contenuta nella legislazione speciale.

Ora, procedendo ad un tentativo di classificazione sistematica della fattispecie contrattuale in oggetto, possiamo preliminarmente segnalare quelle che appaiono univoche certezze, sì da sgombrare il campo d'indagine da tutti i possibili punti non controversi.

Innanzitutto il vero e proprio contratto di servizi di logistica non può certo qualificarsi come contratto di trasporto con prestazioni accessorie; quelle prestazioni cioè che non turbano (così come ad esempio il contrassegno rispetto alla fattispecie di cui all'art. 1678 c.c.)²² "l'unità e l'individualità del contratto come contratto di trasporto, né la sua qualificazione giuridica come locazione d'opera"²³. Alla qualificazione del contratto di servizi di logistica come tipica forma di trasporto con prestazioni accessorie, secondo la fondamentale elaborazione dell'Asquini, si potrà pertanto accedere nella sola ipotesi in cui gli obblighi assunti dal vettore abbiano

²⁰ Sulla figura v. MEOTTI, *Il contratto di ship-management*, in *Atti cit.*, 183 ss.

²¹ V. per tutti SILINGARDI-MORANDI, *La vendita di pacchetti turistici*, Torino, 1996.

²² In questo senso v. per tutti Cass. 10/5/1989, n. 2137, in *Dir. trasp.* 1991, I, 148 ss., con nota LUPPINU, *Clausola di assegno e prescrizione*.

²³ ASQUINI, *Del contratto di trasporto*, Torino, 1935, 64.

un'articolazione assai meno complessa ed articolata di quella sovra indicata per le attività di logistica: è il caso, ad esempio, in cui il vettore offra meri servizi di custodia delle merci per le fasi di transito o stazionamento delle stesse nei magazzini o centri di raccolta in attesa della riconsegna ai vari destinatari²⁴: ma è questa - evidentemente - fattispecie estranea al modulo contrattuale di un vero e proprio servizio di logistica.

Altro punto fermo nella ricostruzione sistematica dell'istituto, è che la fattispecie in esame non costituisce ancora un tipo sociale e giurisprudenziale, nel senso di operazione economica la cui tipicità discenda dal fatto di ricorrere con una certa frequenza e abitudine nella prassi mercantile e trovi riconoscimento e recepimento nelle pronunce giudiziali. Men che mai, quindi, può dirsi che detta fattispecie contrattuale, non essendo ancora emersa come tipo sociale e giurisprudenziale, abbia acquistato tipicità legale; come noto, infatti, perché un contratto possa dirsi tipico o nominato, non è sufficiente che il legislatore ne faccia menzione o ne disciplini qualche aspetto, ma è necessario che sia predisposta una organica disciplina²⁵; obiettivo questo che certo non può dirsi abbozzato, ancor prima che raggiunto, nella materia dei servizi di logistica.

Posti così alcuni punti fermi nella ricostruzione sistematica della fattispecie, non ci si può non porre il problema, a questo punto, dell'individuazione della normativa applicabile al contratto di servizi di logistica; il che, sotto altro profilo, potrebbe porre il problema pregiudiziale di determinare a quali tipi contrattuali legali sia possibile ricondurre i rapporti intercorrenti fra gli operatori del settore. A dire il vero, ci si potrebbe anche porre il problema

²⁴ MASUTTI, *op. cit.*, 301.

²⁵ Non è certo questa la sede per trattare, anche solo manualisticamente, la problematica relativa al contratto tipico o nominato. Ci permettiamo rinviare, sia a fini bibliografici che istituzionali, a due recenti studi elaborati nella materia speciale, nei quali si fa applicazione della relativa generale tematica civilistica ad istituti peculiari del diritto dei trasporti e della navigazione: è il caso del soccorso su cui v. RIZZO, *La nuova disciplina internazionale del soccorso in acqua e il codice della navigazione*, Napoli, 1996, 262 ss., e dell'ormeggio, su cui RUSSO, *Il contratto di ormeggio tra atipicità contrattuale, tipizzazione social-giurisprudenziale e interpretazione di buona fede*, in *Vita not.*, 1996, 82 ss.

dell'oggettiva utilità di un'attività "classificatoria" quale quella qui proposta. Di recente, infatti, si è messo in discussione²⁶ che il giurista possa apportare elementi rilevanti ai fini della costruzione di un vero sistema del diritto dei trasporti, continuando a dedicare i propri sforzi al tentativo di ricondurre ogni nuova forma contrattuale sorta nella prassi commerciale alle tipologie legislative. Il suo compito, invece, dovrebbe essere quello - e soprattutto nel diritto speciale - di "risalire dalla funzione economica svolta dall'impresa" alla regolamentazione contrattuale e legale per la stessa dettata in funzione dell'elaborazione di uno statuto giuridico adeguato per ciascuna particolare tipologia imprenditoriale. In altre parole, secondo questa teoria, l'obiettivo da perseguire sarebbe non già quello di "ricondurre la realtà economica alle categorie giuridiche, bensì, partendo da una piena presa di coscienza delle effettive esigenze del mondo imprenditoriale, di evidenziare le più adeguate risposte alle stesse sul piano giuridico".

Una tale impostazione presenta indubbiamente dei punti condivisibili, soprattutto laddove si individua il ruolo del dato normativo non già in funzione meramente integrativa della disciplina contrattuale, bensì quale prevalente strumento di controllo del corretto uso dell'autonomia contrattuale da parte degli operatori, al fine di garantire l'"adeguatezza" dello statuto adottato per ciascuna tipologia contrattuale, in particolare per ciò che concerne il rispetto del carattere di imperatività della disciplina normativa, che diffusamente si riscontra nel diritto dei trasporti e che per molti aspetti lo caratterizza.

Ma su un punto, invece, la ricostruzione non appare condivisibile: e precisamente laddove si affida alla sola funzione economica che ha ispirato la norma imperativa e non anche al tipo, o quantomeno alla prestazione, il ruolo determinante di collegamento tra fattispecie contrattuale e disposizione normativa da applicare. Per dirla con De Nova²⁷ "nel momento delicatissimo del rapporto fra autonomia privata e legge, non dobbiamo perdere la fattispecie". E

²⁶ ZUNARELLI, *op. cit.*, 356 ss.

²⁷ DE NOVA, *Tipico e atipico nei contratti della navigazione dei trasporti e del turismo*, in *Atti cit.*, 346 ss.

operatori nell'esercizio della autonomia contrattuale attraverso la loro riconduzione alla disciplina propria del rapporto tipico ritenuto prevalente in quanto vi appartenga la maggior parte delle clausole che lo caratterizzano. Tale orientamento, basato sul fondamentale criterio della prevalenza, dell'assorbimento o - come anche viene definito - della sussunzione, manifesta un'evidente preoccupazione di garantire quella certezza delle posizioni giuridiche, che invece potrebbe essere sacrificata qualora la fattispecie contrattuale innominata non venisse naturalmente, anzi fisiologicamente, ricondotta ad uno schema negoziale tipico. Il valore della certezza giuridica porta però ad un contestuale pregiudizio della volontà delle parti, gravemente se non anche irrimediabilmente, sacrificata dall'impossibilità di applicare, accanto alle norme del tipo contrattuale prevalente, le disposizioni degli altri tipi contrattuali, per quegli specifici aspetti che non trovino completa regolamentazione nel primo schema negoziale. La critica della più autorevole dottrina civilistica³⁴ alla tendenza giurisprudenziale necessariamente volta a ricondurre la fattispecie atipica entro un solo tipo legale, ne ha giustamente messo in luce il carattere e la finalità di inutile tentativo di semplificazione, suscettibile di comprimere la manifestazione della libera autonomia negoziale delle parti. Il criterio della c.d. *integrazione* proposto dalla dottrina civilistica, ha così trovato seguito anche nella letteratura trasportistica, che, proprio in riferimento al tema della presente indagine³⁵, ha suggerito di demandare la regolamentazione delle molteplici "obbligazioni a carico delle parti riscontrabili nei nuovi contratti di logistica... solo attraverso il richiamo (ad un tempo) a norme di un tipo contrattuale nonché, per quanto compatibili con esso, a norme di un diverso tipo contrattuale". Si tratterà quindi di applicare - segnala la citata dottrina che per prima ha avuto il merito di tentare una ricostruzione sistematica del

³⁴ DE NOVA, *Il tipo contrattuale*, in *Tipicità ed atipicità nei contratti*, Milano, 1993, 29 ss.; SACCO, *La qualificazione*, in *Tratt. dir. priv.*, X, Torino 1991, 447 ss; COSTANZA, *Il contratto atipico*, in *Tipicità cit.*, 39 ss. In senso critico verso il criterio della prevalenza si è espresso anche GALGANO, *L'appalto*, in *Dir. civ. e comm.* II, Padova, 1990, 60.

³⁵ MASUTTI, *op. cit.*, 306 ss.

contratto di servizi di logistica - “le norme relative al deposito e/o, a seconda dei casi, alla somministrazione o all'appalto di servizi”; il tutto “in stretto coordinamento con la disciplina propria del trasporto stradale di merci” per la regolamentazione delle “attività tipicamente e naturalmente connesse al trasporto”.

Il sistema di graduazione delle fonti così elaborato dalla dottrina civilistica ed attuato nella materia dei servizi di logistica dalla letteratura trasportistica, individua certamente la strada più corretta al fine di garantire un'equilibrata regolamentazione delle diverse posizioni di interesse cui il fenomeno dà luogo. Si tratta ora di delineare un primo quadro operativo in ordine alle conseguenze che se ne possono ricavare sul piano della composizione dei conflitti tra creditore e debitore della prestazione di c.d. logistica.

5. La preferenza per il criterio dell'integrazione e la conseguente esigenza di applicazione della normativa speciale dei contratti cui corrispondono le singole prestazioni.

Il criterio dell'integrazione, peraltro, nella materia speciale del trasporto trova significativi anche se in un certo senso atipici (ché tale regola trova una sua propria applicazione prevalentemente sul terreno giurisprudenziale) riscontri anche nel dettato normativo, che rende obbligatoria per l'interprete l'applicazione di talune norme in materia di autotrasporto merci, nonostante la “sussunzione” della fattispecie contrattuale in un tipo legale diverso dal trasporto. L'art. 3 del d.l. 29/3/1993 n. 82 (convertito con modificazioni nella l. 27/5/1993 n. 162) impone infatti un'interpretazione dell'ultimo comma dell'art. 8 delle norme di esecuzione della l. 6/6/1974 n. 298 (approvate con D.P.R. 9/1/1978 n. 56), secondo cui non è ammessa la stipulazione di alcun tipo di contratto che preveda l'effettuazione di autotrasporto di cose per conto terzi a prezzi o condizioni tariffarie derogativi rispetto a quelli stabiliti dalla medesima l. 298 del 1974 e successivi provvedimenti attuativi ed a quelli derivanti dagli accordi collettivi previsti dall'art. 13 del decreto del

Ministro dei trasporti 18/11/1982.

In pratica, secondo questa vera e propria “normativa interpretativa” viene ribadita la vincolatività del sistema di tariffe a forcella per tutti i contratti che comunque prevedano l’esecuzione di servizi di autotrasporto di cose per conto di terzi, così rispondendo all’esigenza, evidentemente ritenuta di interesse pubblico, di impedire la elusione della relativa normativa fortemente restrittiva dell’autonomia contrattuale. Il regime tariffario istituito con la l. 298/1974 esce quindi rafforzato, dalla riforma del 1993, nella sua obbligatorietà per ogni prestazione di autotrasporto di merci su strada per conto di terzi, indipendentemente dalla tipologia contrattuale nel cui contesto le parti collocano l’esecuzione della prestazione di trasporto stradale. Si raggiunge così l’obiettivo di vanificare gli sforzi di elusione della normativa sulle tariffe a forcella significativamente praticati in giurisprudenza³⁶ che ora, alla luce dell’art. 3 l. 162/1993, non potrà più essere derogata attraverso l’utilizzazione di tipi contrattuali diversi dal trasporto.

La conferma della piena legittimità costituzionale della citata norma sotto il profilo della ragionevolezza della vincolatività del sistema di tariffe a forcella indipendentemente dal modulo contrattuale scelto dalle parti ed in funzione “dell’esigenza di impedire l’elusione della normativa in considerazione del carattere di servizio pubblico dell’autotrasporto incidente altresì sui bisogni della

³⁶ Come noto, parte della giurisprudenza riteneva che le disposizioni in materia di tariffe a forcella si applicassero al contratto di trasporto in quanto tale e non anche ad altri tipi contrattuali, quali l’appalto di servizi di trasporto: Trib. Genova, 12/7/1990, in *Corr. Giur.* 1991, n. 2, 201 ss., con nota di commento di SARZINA, App. Milano, 22/4/1996, *ivi*, 1996, 1062 ss., con nota di commento di FADDA (in un caso precedente all’entrata in vigore della legge n. 162/93). Implicitamente così anche Trib. Genova 28/2/1992, in *Dir. marittimo* 1994, 517, ove nota di richiami sui contrastanti orientamenti dottrinali e giurisprudenziali in materia di configurazione di un’ipotesi di contratto di appalto di servizi di trasporto. *Contra*, App. Torino 3/7/1991, n. 900, in *Corr. Giur.*, 1992, 1012 ss. (con nota di commento di SARZINA) che afferma il principio dell’applicabilità della disciplina tariffaria prevista dalla l. 298 del 1974 anche al contratto di appalto e/o di somministrazione di servizi di trasporto. La sentenza è pubblicata anche in *Dir. trasp.* 1993, 89 ss., con una nota di TULLIO dal titolo... emblematico: *una fattispecie improponibile: l’appalto di servizi di trasporto*.

collettività”³⁷ risolve poi l’ulteriore problema sollevato in letteratura e secondo cui l’art. 3 l. 162/93 dovrebbe essere oggetto di interpretazione restrittiva, escludendosi la estendibilità del regime tariffario a rapporti non configurabili come contratti di trasporto³⁸.

In realtà il dettato legislativo, ancor prima che la sentenza della Corte Costituzionale, evidenzia senza ombre di equivoci che i corrispettivi per le prestazioni di autotrasporto rientranti nelle astratte previsioni della l. 298/1974 non potranno essere liberamente concordati fra le parti, qualunque sia lo schema contrattuale adottato. Quindi, traendo le conclusioni di questa digressione sul disposto di cui all’art. 3 l. 162/1993, l’applicazione (con efficacia normativa) del criterio dell’integrazione, sottrarrà le parti del contratto di servizi di logistica all’autonomia negoziale in ordine alla determinazione dei corrispettivi per le prestazioni di autotrasporto. Indipendentemente quindi dalla prevalenza dell’uno o dell’altro tipo contrattuale, all’attività di offerta dei servizi di logistica si applicheranno le disposizioni inderogabili dettate dalla l. 298/1974 (e successivi provvedimenti di attuazione) in materia di tariffe obbligatorie a forcella. Ribadito questo punto fermo in materia di determinazione dei compensi per una prestazione fondamentale nell’ambito del contratto di servizi di logistica, quale l’autotrasporto, possiamo procedere nell’analisi degli ulteriori punti fondamentali della regolamentazione del fenomeno qui in esame.

Se il criterio dell’integrazione porta, per espressa previsione normativa, all’applicabilità delle disposizioni speciali relative ad una delle diverse figure negoziali tipiche (trasporto) che formano una classica ipotesi di contratto misto quale quello di servizi di logistica, non altrettanto può dirsi, invece, a proposito di altri aspetti rilevanti della regolamentazione del rapporto: la prescrizione ad esempio. Mentre l’art. 2.1 prevede un termine quinquennale di prescrizione per “i diritti derivanti dal contratto di autotrasporto di co-

³⁷ Corte Cost. 17 ottobre-5 novembre 1996, in *G.U.*, 1^a Serie spec., n. 46 del 13/11/1996.

³⁸ In tal senso v. le oramai superate osservazioni di SARZINA, *Autorità Garante della concorrenza e ordine del giorno del Senato*, in *Corr. Giur.*, 1993, 1389, e le serrate critiche di MASUTTI, *op. cit.*, 310, ss.

se per conto terzi per i quali è previsto il sistema di tariffe a forcella", l'art. 2.2 esclude l'applicazione di tale termine prescrizionale "ai contratti in cui la prestazione di autotrasporto di cose per conto terzi sia prevista congiuntamente ad altra prestazione": in tal caso invece il termine di prescrizione sarà "quello del contratto nel quale la prestazione di autotrasporto di cose per conto di terzi è ricompresa".

Praticamente quindi il legislatore del 1993 ha compiuto una scelta esattamente inversa a quella adottata in materia di tariffe a forcella: il tipo legale al quale va ricondotto il rapporto contrattuale in esame, infatti, condiziona la individuazione del termine prescrizionale, che non sarà più automaticamente quello previsto dalla norma speciale (5 anni) ma verrà determinato sulla base della disciplina applicabile al "contratto tipo". Nel caso che qui ci interessa, ad esempio, l'ampia articolazione dei servizi offerti dall'impresa di logistica, comprensivi (ma non certo esaustivi) del trasporto, sottrae le parti al termine di prescrizione previsto dalla legge speciale, che pertanto non sarà di cinque anni, bensì della durata stabilita per il contratto tipo: ad esempio, stante la già rilevata diffusa configurazione del contratto avente ad oggetto servizi di trasporto congiuntamente ad altre prestazioni come appalto, il termine di prescrizione applicabile sarà quello non già biennale previsto dall'art. 1667 in materia di "azioni contro l'appaltatore"³⁹ ma decennale. L'abbandono del criterio di integrazione, priva così le parti del contratto di servizi di logistica del naturale assoggettamento al termine prescrizionale previsto dal legislatore speciale per attività tipicamente e naturalmente connesse al trasporto, a favore dell'astratta previsione adottata, in tema di prescrizione, dalla disciplina del tipo legale nel quale si inquadri la fattispecie in esame.

Per quanto concerne il regime di responsabilità, nessuna esplicita disposizione legislativa è dettata. Appare pertanto possibile dare integrale attuazione al criterio della c.d. integrazione,

³⁹ In questo senso MASUTTI, *op. cit.*, 313, con affermazione palesemente errata, ch'è tale termine riguarda solo le azioni riguardanti la garanzia per le difformità ed i vizi dell'opera esercitate contro l'appaltatore. L'azione concernente le tariffe a forcella non soltanto avrebbe invece natura ed oggetto completamente diversi, ma sarebbe svolta da parte e non già contro l'appaltatore-vettore.

quantomeno in ordine alle prestazioni che più direttamente incidano sull'adempimento dell'obbligazione di custodia e consegna delle cose affidate all'impresa di logistica: sotto questo specifico profilo, pertanto, il contratto di servizi di logistica sarà assoggettato al regime proprio della responsabilità del vettore stradale di merci e della relativa limitazione risarcitoria. Prevarrà, in sostanza, la soluzione adottata dal legislatore speciale in relazione alle peculiari condizioni e caratteristiche delle attività tipicamente e naturalmente connesse al trasporto, quali le prestazioni di custodia e consegna delle cose affidate all'impresa di logistica. Il che risponde alla stessa *ratio* che ha portato la giurisprudenza e la dottrina a riconoscere la persistente opponibilità da parte del vettore del beneficio del limite risarcitorio anche nel caso di sottrazione delle merci in magazzino e non già durante la fase della loro movimentazione⁴⁰. Altro punto delicato nell'equilibrio della regolamentazione delle diverse posizioni sottese al contratto di servizi di logistica, concerne il diritto di ritenzione, di vendita ed il connesso privilegio di cui agli artt. 2756 - 2761 c. civ. In realtà, però, la soluzione c.d. dell'integrazione trova, a questo riguardo, una quasi naturale attuazione. Infatti, a ben vedere, i crediti, in funzione dei quali sono dettati tali strumenti di autotutela, corrispondono in larga parte al compenso delle principali prestazioni cui si obbliga l'impresa di logistica: trattasi infatti dei crediti del vettore, in relazione ai quali l'impresa di logistica potrà trattenere la merce custodita per la esecuzione della obbligazione di consegna al destinatario (art. 2761, 1° co., c. civ.); dei crediti del depositario, di cui essa sarà titolare in relazione alla naturale sosta delle materie prime o dei suoi prodotti finiti nei suoi magazzini per i necessari interventi lavorativi (art. 2761, 3° co. c. civ.); dei crediti del mandatario derivanti dell'esecuzione dei vari mandati connessi, ad esempio, alla

⁴⁰ Cfr. Cass. 29/11/1996 n. 10647 Trib. Pistoia 12/5/1989, in *Dir. Maritt.*, 1990, 723 ss; Trib. Monza n. 677 del 26/1/1995, in *Ass. Trasp.*, 1996, 19 ss.; BOTTI, *L'applicabilità del limite risarcitorio del vettore stradale di cose per perdita o avaria delle merci in magazzino*, in *Riv. giur. circ. trasp.*, 1995, 82 ss.; *Contra*, ma con sentenza tanto poco perspicua quanto per nulla convincente Pret. Torino 4/3/1992, *ivi*, 1992, 496. L'applicabilità del limite risarcitorio è stata affermata anche con riferimento alle operazioni di carico e scarico da Trib. Torino n. 3885 del 1996 (in *Ass. Trasp.* 1996, 19 ss.).

riscossione dei crediti o degli assegni da cui erano gravati i beni consegnati ai vari clienti finali (art. 2761, 2° co. c. civ.); dei crediti per prestazioni e spese di conservazione e miglioramento (art. 2756, 1° co., c. civ.) delle cose consegnate all'impresa di logistica per l'esecuzione di diverse prestazioni lavorative.

In altre parole, quindi, l'applicazione della normativa speciale sul diritto di ritenzione, di vendita e sul privilegio trova una pressochè naturale ed integrale coincidenza con le principali fra le prestazioni cui si obbliga l'impresa di logistica, assorbite, nella regolamentazione degli strumenti di tutela dei crediti, in larga parte dalla disciplina di cui agli artt. 2756-2761 c. civ.

6. Considerazioni conclusive.

Il problema di maggiore impatto pratico che si pone in sede di individuazione di un'equilibrata regolamentazione dei diversi rapporti sottesi al contratto di servizio di logistica, concerne appunto la scelta di adeguati criteri di determinazione della legge applicabile. La soluzione delineata ci pare ridimensioni nella giusta collocazione un'impostazione tanto originale quanto astratta e prevalentemente dogmatica quale quella, a dire il vero, eccessivamente preoccupata di privilegiare la funzione economica della norma rispetto alla definizione della tipologia contrattuale di riferimento. Il contratto di servizio di logistica non impone certo di scardinare il "principio guida" in materia di individuazione della regolamentazione applicabile alle fattispecie negoziali, per cui ai sensi dell'art. 1372 c.c. "il contratto ha forza di legge" nel senso appunto che è il contratto e non la legge a disciplinare i rapporti fra le parti⁴¹. E men che mai di impedire il controllo dell'autonomia contrattuale in funzione della "elaborazione di uno statuto giuridico adeguato per ciascuna particolare tipologia imprenditoriale"⁴² sotto il particolare profilo del rispetto della normativa

⁴¹ DE NOVA, *Tipico ed atipico*, cit. 346.

⁴² ZUNARELLI, *op. cit.*, 356.

imperativa applicabile alle singole prestazioni del contratto di servizio di logistica. Nello stesso tempo, però, non si può perdere di vista “la fattispecie” nel suo fondamentale ruolo di “limite alla autonomia privata”⁴³. Ed allora, in questa prospettiva metodologica e sistematica, non deve preoccupare più di tanto la necessità di dover trovare un punto di riferimento specifico nella tipologia legislativa dei moduli contrattuali o, se si vuole, nelle prestazioni fondamentali che caratterizzano l’obbligazione dell’impresa di logistica. E ciò anche perché non è comunque possibile prescindere da questa attività ermeneutica, in quanto è lo stesso legislatore ad imporre in subiecta materia un approccio volto ad individuare il tipo legale in base al quale determinare la regolamentazione applicabile. Intendiamo riferirci all’art. 2.2 l. 1962/1993 sulla durata del termine prescrizione. D’altra parte questo obiettivo è ancor meno difficile da raggiungere, se si pensa che la relativa fattispecie contrattuale, analogamente a quella strettamente connessa del trasporto, trova una naturale collocazione nel più ampio *genus* della *locatio operis* e nella *species* appalto.

Ne deriva una conseguenza di grande rilievo, che agevola notevolmente l’applicazione del c.d. criterio dell’integrazione. Infatti ove l’appalto abbia per oggetto prestazioni continuative e periodiche di servizi (ed è questo normalmente il caso della logistica) alle norme dettate in materia di appalto si aggiungono, in quanto compatibili, quelle relative al contratto di somministrazione (art. 1677 c.c.) fra cui l’art. 1570 c.c. che prevede l’applicazione delle disposizioni che disciplinano i contratti cui corrispondono le singole prestazioni. Praticamente, quindi, allorché la controversia riguarda profili attinenti alle singole prestazioni che costituiscono l’oggetto del contratto intercorso fra le parti e non già l’appalto complessivamente considerato⁴⁴ la ratio del combinato dispo-

⁴³ DE NOVA, *op. ult. cit.*, 347.

⁴⁴ Il problema dell’applicazione del combinato disposto artt. 1570 e 1677 c.c. è stato affrontato dal Trib. di Cagliari 16/4/1986 (in *Dir. trasp.* 1988, I, 173 ss. con nota di MURTAS, *Il contract of affreightment: problemi di qualificazione*) che peraltro ha fatto applicazione, non già dei termini di prescrizione abbreviata di cui all’art. 2951 c.c., bensì di quello decennale, perché l’inadempimento, nel caso di specie, non riguardava le singole prestazioni di trasporto, bensì il contratto quadro. Sulla disciplina normativa v. anche TULLIO, *op. cit.*, 94.

sto artt. 1570 e 1677 c.c. giustifica il richiamo alla disciplina dei singoli contratti, anziché l'applicazione per intero della disciplina generale attinente all'appalto.

In definitiva l'inquadramento del contratto di servizio di logistica nell'ampia categoria dei contratti di appalto-somministrazione, consente di assoggettare il rapporto negoziale alla disciplina speciale dei contratti cui corrispondono le singole prestazioni: in altre parole sulla normativa genericamente prevista in materia di appalto prevarranno le disposizioni speciali sulla prescrizione, sulla responsabilità, sulla ritenzione, sulle tariffe etc.

Anche per altra via può dirsi così raggiunto il medesimo risultato che tanto preoccupa la più volte citata dottrina⁴⁵ di garantire una specifica ed adeguata regolamentazione alla molteplicità delle obbligazioni poste a carico delle parti dai contratti di servizi di logistica attraverso il richiamo alle norme specificatamente dettate in funzione delle peculiari caratteristiche delle singole prestazioni. Ed è questa appunto la chiave di volta per l'individuazione delle fonti di regolamentazione del contratto di servizi di logistica.

⁴⁵ In tal senso v. appunto le opinioni già più volte citate di ZUNARELLI e MASUTTI.

DIBATTITO

AGOSTINO SCOGNAMIGLIO

(c.s.)

Un sentito grazie anche al prof. Silingardi, per la brillantissima e interessante esposizione.

Nell'aprire il dibattito, vorrei chiedere all'ing. Cecchini se conosce il dato del rapporto fra il costo di un trasporto aereo e quello di un trasporto terrestre, a parità di chilometri e di ore di consegna.

VALERIO CECCHINI

(c.s.)

Come ho detto, il trasporto aereo diventa competitivo solo dopo i 1500-2000 chilometri di percorrenza e, in una situazione nazionale in cui vi è la necessità di traghettare nelle isole, Sardegna e Sicilia, la differenza di prezzo esistente è determinata dal fatto che con l'aereo si riescono ad ottenere dei tempi di resa interessanti.

Non ricordo adesso il rapporto esatto, l'unico raffronto è col trasporto via mare, ma esistono una settimana, dieci giorni di differenza.

